MASTER
NEGATIVE
NO. 95-82333-8

COPYRIGHT STATEMENT

The copyright law of the United States (Title 17, United States Code) governs the making of photocopies or other reproductions of copyrighted materials including foreign works under certain conditions. In addition, the United States extends protection to foreign works by means of various international conventions, bilateral agreements, and proclamations.

Under certain conditions specified in the law, libraries and archives are authorized to furnish a photocopy or other reproduction. One of these specified conditions is that the photocopy or reproduction is not to be "used for any purpose other than private study, scholarship, or research." If a user makes a request for, or later uses, a photocopy or reproduction for purposes in excess of "fair use," that user may be liable for copyright infringement.

The Columbia University Libraries reserve the right to refuse to accept a copying order if, in its judgement, fulfillment of the order would involve violation of the copyright law.

Author:
Harm, Walter

Title:
Staat und elektrizitätswirtschaft in...

Place:
Endingen

Date:
1930

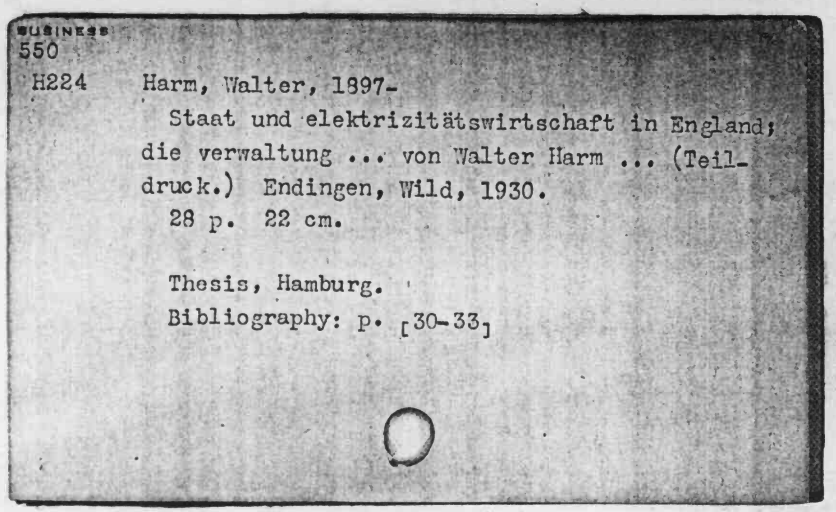
95-82333-8

MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



BUSINESS
550
H224 Harm, Walter, 1897-
Staat und elektrizitätswirtschaft in England; die verwaltung ... von Walter Harm ... (Teildruck.) Endingen, Wild, 1930.
28 p. 22 cm.

Thesis, Hamburg.
Bibliography: p. [30-33]

RESTRICTIONS ON USE:

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 12x IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 1/25/95 INITIALS: DG

TRACKING # : MSH 04119

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

2.0 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

1.5 mm ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

PM-MGP 13″x18″
METRIC GENERAL PURPOSE TARGET
PHOTOGRAPHIC

200 mm

150 mm

100 mm

I.0 I.1 I.25 I.4 I.6 I.8 2.0 2.2 2.5 3.2 3.6 4.0 4.5

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

1.0 mm

1.5 mm

2.0 mm

2.5 mm

A5

A4

A3

PRECISION℠ RESOLUTION TARGETS

Century A&P

1303 Geneva Avenue
St. Paul, MN 55119

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

4.5 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz1234567890

3.5 mm

D550 — H224

Staat und Elektrizitätswirtschaft in England.

Die Verwaltung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Hamburgischen Universität

vorgelegt von

Walter Harm

Referendar und Diplomvolkswirt

in Hamburg

(Teildruck)

1930

Druck von Emil Wild

Endingen

D556 H224

Columbia University
in the City of New York

LIBRARY

School of Business

Staat und Elektrizitätswirtschaft in England.

Die Verwaltung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde

der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Hamburgischen Universität

vorgelegt von

Walter Harm

Referendar und Diplomvolkswirt

in Hamburg

(Teildruck)

1930

Druck von Emil Wild

Endingen

Referent: Professor Dr. iur. Gerhard Lassar.

D550
H224

Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hamburgischen Universität.

Übersicht.

Die Verwaltung.

Allgemeine Entwicklung . . . . . Seite 5
Der Aufbau der Verwaltung in der Elektrizitätswirtschaft . . Seite 8
Das Verhältnis der Gewalten . . . . . Seite 19

Allgemeine Entwicklung.

Die neue Staats- und Wirtschaftsauffassung in England hat in der Betätigung des Staates auf wirtschaftlichen Gebieten eine Hauptquelle des modernen Verwaltungsrechtes geschaffen. Teilt man diese neuen Aufgaben des Staates in solche der Fürsorge und in solche der Wirtschaftsführung, so zeigt sich alsbald, dass unter den letzteren der Transport im weitesten Sinne des Wortes den Generalnenner dieser Wirtschaftszweige bildet. Das Eisenbahnwesen, die Nachrichtenübermittlung, die Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung sind die Hauptzweige staatlicher Wirtschaftsführung geworden. Ihre Berechtigung aber entnehmen diese Staatsmassnahmen der Neigung zur Monopolbildung in den genannten Wirtschaftszweigen, der Sonderstellung als Versorgungsbetriebe oder beiden Momenten gemeinsam.

Schon die aus der Mitte des 18. Jahrhunderts stammende Konzessionierung solcher Betriebe verlangte stets eine Mitwirkung des Parlaments, denn jede vom Handelsamt auf Antrag erlassene einstweilige Verfügung (provisional order) bedurfte zu ihrer Wirksamkeit der Bestätigung durch das Parlament[1], d. h. jede Bestätigungsakte (confirmation act), die gewöhnlich eine Zusammenfassung mehrerer Verfügungen war, nahm den Weg eines gewöhnlichen Gesetzes[2]. Die Nachteile dieses Verfahrens kamen insbesondere in dem Widerstreit der Interessen im Parlament zum Ausdruck. In der Elektrizitätswirtschaft wurde dieses Verfahren seit dem Elektrizitätsgesetz von 1919 abgelöst durch das auch vorher schon anwendbare Verfahren der Spezialorder (special order)[3], die von den Elektrizitätskommissaren auf Antrag erlassen, vom Verkehrsminister bestätigt und durch eine Entschliessung beider Häuser des Parlaments in Kraft gesetzt wird. Da aber einstweilige Verfügungen wie auch Spezialorders nur auf Grund gesetzlicher Ermächtigung

[1] vgl. Electric Lighting Act. 1882. § 4.
[2] Hatschek, Julius; Englisches Staatsrecht, Bd. I. Tübingen 1905. S. 519.
[3] vgl. Electricity (Supply) Act. 1919. § 26.

und im Rahmen der allgemeinen Gesetze möglich sind, bedarf es für die Erlangung besonderer Vollmachten wie z. B. der Grosstromlieferung an andere Elektrizitätsgesellschaften zur Belieferung grösserer Gebiete mit Kraftstrom[1] und dgl. eines Sondergesetzes (private bill), das den gewöhnlichen Weg jedes Gesetzes durch das Parlament machen muss und bei Zustimmung desselben als Spezialakte (special act) in Kraft tritt. Dieses sog. Private-Bill-Verfahren ist die auch heute noch vorherrschende Methode, Versorgungsbetriebe und überhaupt Unternehmungen von öffentlichem Interesse (public utilities) einer staatlichen Kontrolle zu unterwerfen. Die Verleihung eines Rechtes ist nämlich gewöhnlich mit mancherlei Auflagen für den Unternehmer verbunden, sei es, dass dem Unternehmen hinsichtlich der Organisation und Finanzierung eine bestimmte Kontrolle auferlegt wird, oder hinsichtlich der Tarifgestaltung und sonstiger Fragen von Allgemeinbedeutung.

Während das Spezialgesetz (special act) auf diese Weise zwar eine wirkliche Kontrolle schafft, ist es doch regelmässig nur eine anfängliche Kontrolle, denn obwohl das Parlament das Recht hat, sich in einem neuen Spezialgesetz abermals mit dem betreffenden Unternehmen zu befassen, geschieht dies doch nur, wenn die Unternehmer selbst eine Abänderung des Gesetzes beantragen. Doch wurde diesen Spezialgesetzen schon frühzeitig (gegen 1845) eine Klausel eingefügt, welche sie einer künftigen allgemeinen gesetzlichen Regelung unterwarf.. Solche allgemeinen Gesetze waren u. a. das Elektrizitätsgesetz von 1926 und das Eisenbahngesetz von 1921, sodass die beiden bedeutendsten der hier in Frage kommenden Wirtschaftszweige eine vorläufig abschliessende gesetzliche Regelung gefunden haben. Zugleich ist damit eine Reihe von Verwaltungsstellen geschaffen worden, die, wie sich aus der gesamten dargestellten Entwicklung ergibt, ständig an Macht gewinnen, worin sich die zunehmende Neigung der Legislative widerspiegelt, die Kontrollrechte im Wege der Delegation der Verwaltung zu überlassen[2]. Doch ist der Brauch, dem Parlament wenigstens ein Veto hinsichtlich aller Fragen von Bedeutung zu erhalten, nicht verlassen worden, um eine völlige Ausschaltung der gesetzgebenden Körperschaft zu verhüten.

Das Kontrollorgan für Versorgungsgebiete war bis vor einem Jahrzehnt das Handelsamt (Board of Trade). Im

[1] vgl. Brandt, Günther; Englische Elektrizitätswirtschaft. Berlin 1928. S. 30.

[2] vgl. Freund, Ernst; Administrative Powers over Persons and Property. Chicago 1928. S. 306.

Jahre 1919 wurde das Verkehrsministerium geschaffen, das seitdem die wichtigsten Aufgaben hinsichtlich des Eisenbahnwesens und der Elektrizitätsversorgung übernommen hat. Das System aber ist das gleiche geblieben: eine bureaukratisch organisierte und geübte Kontrolle[1].

Neben dieser Ministerialkontrolle besteht eine besondere Kommissionskontrolle, die richterlich organisiert ist. Durch das Eisenbahnregulierungsgesetz von 1873 (Regulation of Railways Act) wurden ständige Eisenbahnkommissare eingesetzt, die dem Grosskanzler (Lord Chancellor) unterstanden. Das Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz von 1888 ersetzte sie durch eine Eisenbahn- und Kanalkommission, die den Charakter eines court of record[2] hatte und aus zwei ernannten und drei ex-officio-Kommissaren bestand, die Richter sein mussten. Die ersteren konnten, wie vor ihnen die Eisenbahnkommissare, vom Grosskanzler wegen Unfähigkeit oder Ungebühr abgesetzt werden.

Die Vollmachten der Eisenbahn- und Kanalkommission wurden geändert durch das Eisenbahngesetz von 1921, das dieser Kommission im wesentlichen nur die Ueberwachung der Eisenbahnen und die im Interesse der öffentlichen Sicherheit zu treffenden Massnahmen beliess, während alle Massnahmen der Tarifgestaltung unter Umwandlung der bisher richterlichen Gewalt zu einer „quasi-legislativen" dem neu errichteten Tarifgerichtshof (Railway Rates Tribunal) übertragen wurden, der aus drei ständigen Mitgliedern besteht, denen der Verkehrsminister aus den zu diesem Zweck aufgestellten beiden Listen zwei weitere Mitglieder beiordnen kann. Von den ständigen Mitgliedern soll eines dem Kaufmannsstande angehören (a person of experience in commercial affairs), ein Mitglied soll besondere Erfahrungen im Eisenbahnwesen haben, während der Vorsitzende ein erfahrener Jurist sein soll. Daneben besteht seit dem Eisenbahngesetz von 1921 ein besonderer Verschmelzungshof (Amalgamation Tribunal) für die Durchführung technisch-organisatorischer Aufgaben.

Es liegt durchaus in dieser Entwicklungsrichtung, dass die zeitlich teils vorangehende, teils nachfolgende Elektrizitätsgesetzgebung in dem Aufbau ihrer Verwaltung und in der Abgrenzung der Zuständigkeit ganz ähnliche Ver-

[1] vgl. unten S. 13.

[2] courts of record sind solche, deren Vorgänge „for a perpetual memory and testimony" protokolliert werden, und welche wegen „contempt" strafen können. Ein Gegenbeweis gegen die Akten der courts of record ist nicht zulässig.

hältnisse zeigt. Das Elektrizitätsgesetz von 1919 schuf in den Elektrizitätskommissaren den „Verschmelzungshof" der Elektrizitätswirtschaft; das Elektrizitätsgesetz von 1926 aber brachte das Zentral-Elektrizitätsamt, das in seiner Zusammensetzung wie hinsichtlich der Zuständigkeit in vielem an den Tarifgerichtshof erinnert. Es sind also nicht eigentlich neue Gebilde als vielmehr Modifikationen alter Institutionen, wenngleich das Suchen nach neuen Lösungen unverkennbar ist. Doch wie dem auch sei: „Diese Zuflucht zu neuen Kontrollorganen ist gleichfalls bezeichnend für die Tendenz, die Kontrollrechte des Parlaments auf dem Gebiete staatlicher Wirtschaftsführung zu delegieren"[1]. Der Entwicklung parallel aber verläuft eine in erbitterten Parlamentskämpfen ausgetragene Verselbständigung dieser neuen Institutionen dem Schatzamt gegenüber, „eine Verschiebung des Schwergewichts innerhalb der Bureaukratie", wie Lassar[2] sie ähnlich auch in Deutschland nachweisen konnte. Verselbständigung gegenüber dem Parlament und Verselbständigung gegenüber dem Schatzamt, das sind die beiden Hauptentwicklungstendenzen der für staatliche Wirtschaftsführung eingesetzten Organe in Deutschland wie auch in England.

Der Aufbau der Verwaltung in der Elektrizitätswirtschaft.

Der Aufbau der Verwaltung in der englischen Elektrizitätswirtschaft ist das Spiegelbild der historischen Entwicklung. Die Tatsache, dass die Elektrizitätsgesetze von 1919 und 1922 durch das neue Gesetz von 1926 nicht aufgehoben wurden, führte zur Beibehaltung der 1919 geschaffenen Elektrizitätskommission neben dem neuen Elektrizitätsamt. Da neben diesen beiden noch das unabhängige Schiedsgericht für Entschädigungsfragen besteht, bietet der Verwaltungsapparat das Bild einer weitgehenden horizontalen Gliederung, die durch das Verkehrsministerium zusammengehalten wird.

I. Diese Unterstellung der Elektrizitätswirtschaft unter das Verkehrsministerium und die, wie gezeigt, in England durchgeführte Parallele zwischen Eisenbahn- und Elektri-

[1] Freund, Ernst; a. a. O. S. 307. „This recourse to new organs of control is likewise indicative of the new tendency toward delegation of control over public utilities by Parliament."

[2] Lassar, Gerhard; Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Verfassung. Jahrb. des öffentl. Rechts. Bd. XIV. Tübingen 1926. S. 175.

zitätsreform bedeudet für weite Kreise in Deutschland etwas Befremdliches. So schreibt Dehne[1]: „Aufgeräumt muss vor allen Dingen werden mit dem selbst von höchsten Stellen oft gehörten Vergleich zwischen Elektrizitätswirtschaft und Eisenbahn. Dies sind ihrem Wesen nach zwei grundverschiedene Dinge. Bei der Eisenbahn und bei der Post besteht im ganzen Reiche eine einheitliche Organisation mit einer vollständig gleichen Tarifierung und Betriebsregelung, die auf Sonderbedürfnisse nicht eingehen braucht, weil jeder Benutzer in ziemlich gleicher Weise auf sie angewiesen ist und sich der Benutzung ohne wirtschaftlichen Nachteil kaum entziehen kann. Reichshahn und Reichspost sind ausserdem noch gesetzlich geschützt. Dagegen ist die Elektrizität nur eine unter mehreren Formen der Energie, die man sich als Licht, Kraft oder Wärme jederzeit auch anderweitig beschaffen kann."

Das englische Elektrizitätsgesetz von 1926 beweist, dass auch nicht eines dieser Argumente geeignet ist, die Berechtigung einer Parallele zwischen Elektrizitätswirtschaft und Eisenbahnwesen zu leugnen, denn es fehlt, wie gezeigt, in der englischen Elektrizitätswirtschaft nunmehr weder die einheitliche Organisation noch der Uebergang zu einer einheitlichen Tarifierung und Betriebsregelung. Auch der Schaffung eines Monopols stehen, wie an der Entwicklung in England gezeigt werden konnte, kaum andere Momente entgegen als eben der Widerstand der beteiligten Wirtschaftskreise, seien sie nun Gesellschaften, Einzelunternehmer, Kommunen oder, wie in Deutschland vielfach, die Länder. Wenn aber Dehne die Elektrizität noch als „nur eine unter mehreren Formen der Energie" bezeichnet und sie in einen Gegensatz stellt zu denjenigen Mitteln der Bedürfnisbefriedigung, denen man sich „ohne wirtschaftlichen Nachteil" kaum entziehen kann, so liegt darin eine Unterschätzung der Elektrizität, wie sie mit dem übrigen Inhalt der Schriften des Verfassers unvereinbar ist. Indem ferner anerkannt wird, dass die Grosserzeugung die Verbilligung der Produktion bedeutet, verliert zugleich der Einwand seine Berechtigung, dass die Grossabnehmer „jederzeit abspringen und sich eigene Krafterzeugungsanlagen schaffen können."

In Wahrheit liegt der englischen Parallele zwischen der Eisenbahn- und der Elektrizitätsgesetzgebung und der Verbindung beider durch das Verkehrsministerium eine wohl

[1] Dehne, Gerhard; Die deutsche Elektrizitätswirtschaft. Stuttgart 1926. S. 62—63.

begründete theoretische Erkenntnis zugrunde. Mit dem Uebergang zur Grosskraftwirtschaft tritt der Kostenanteil der Elektrizitätserzeugung stark zurück, mit anderen Worten, der Charakter der Elektrizität als „Ware" verliert an Bedeutung gegenüber der Tatsache, dass die moderne Grosskraftwirtschaft für die Technik der Ortsveränderung des elektrischen Stromes Anlagen erfordert, „denen die wirtschaftlichen Merkmale der Verkehrsmittel eigen sind"[1]. Wie Sax[2] nachweist, unterliegen diese Anlagen bis auf unwesentliche Abweichungen, die durch die Natur der Sache bedingt sind, den allgemeinen Gesetzen des Verkehrs, was wiederum wie dort das Eintreten der Gemeinwirtschaft bedingt. Es ist in hohem Grade beachtenswert, dass man in England, obwohl man von einer anderen Seite, dem Liberalismus, an das Problem herantrat, zu dem gleichen Ergebnis kam, wie Sax auf Grund theoretischer Erkenntnisse: „Nicht die Gewinnung der betreffenden Güter, sondern die Ortsveränderung von der Gewinnungs- zur Verbrauchsstätte bedingt das Eintreten der Gemeinwirtschaft"[3].

Damit findet auch die Unterstellung der englischen Elektrizitätswirtschaft unter den Verkehrsminister ihre Berechtigung. Die Vereinigung des Eisenbahnwesens und der Elektrizitätswirtschaft in der Hand des Verkehrsministers bedeutet mithin nicht so sehr ein Programm als vielmehr eine Frage der sachlichen Zusammengehörigkeit, wenngleich nicht verkannt werden darf, dass gerade dieses Zusammentreffen angesichts der parallelen Verhältnisse und der Gleichartigkeit der Entwicklungstendenzen einmal von grösserer Bedeutung werden muss, wenn die Frage des Uebergangs zum elektrischen Antrieb der Eisenbahnen einer Lösung entgegengeführt werden wird.

Innerhalb der englischen Zentralverwaltung nimmt das im Jahre 1919 errichtete Verkehrsministerium eine Sonderstellung ein. Es ist neben dem Ministerium des Innern (Home Office) das einzige Ministerium, dem die Macht übertragen ist, Berufungen in den Fragen der Konzessionserteilungen entgegenzunehmen. „Es scheint hierin ein neuartiges Abweichen von der überlieferten Verfassungsübung zu liegen", schreibt Robson[4]. Die Verselbständigung der

[1] Sax, Emil; Die Verkehrsmittel I. Bd. Berlin 1918. S. 185.
[2] daselbst S. 186.
[3] Sax, Emil; a. a. O. Bd. I. S. 185.
[4] Robson, William A.: Justice and Administrative Law. London 1928. S. 135. „This seems to be a somewhat new departure from established constitutional practice."

Verwaltung gegenüber dem Parlament findet mithin auch von dieser Seite her ihre Bestätigung. Zum ersten Male kam diese Sonderstellung des Verkehrsministeriums in dem Strassengesetz (Roads Act) von 1920 zum Ausdruck[1], welches bestimmte, dass im Falle der Verweigerung einer Omnibuskonzession durch die Ortsbehörde oder bei Auferlegung von Bedingungen dem Bewerber die Berufung an den Verkehrsminister gegeben ist, der dann den Fall nach Ermessen entscheidet. Eine solche Order des Ministers ist endgültig und erzwingbar und kann vor keinem Gerichtshof zur Revision gebracht werden. Nach einigen weiteren Gesetzen[2], die ebenfalls diese Sonderstellung des Verkehrsministers aufweisen, ist dann auch in dem Elektrizitätsgesetz von 1926 ein ganzer Komplex von wichtigeren Angelegenheiten der Entscheidung des Verkehrsministers unterstellt worden[3]. Einige der dem Verkehrsminister übertragenen richterlichen Aufgaben sind von besonderer Bedeutung. Wenn z. B. eine Elektrizitätsgesellschaft gezwungen wird, ihr Unternehmen an die von ihrem Kaufrecht Gebrauch machende Behörde abzutreten, obliegt dem Verkehrsminister die Entscheidung aller hiermit zusammenhängenden Fragen[4]. Zu den Entscheidungen von geringerer Tragweite gehört andererseits z. B. die Auseinandersetzung zwischen einem berechtigten Unternehmer und einem Grundstückseigentümer oder Pächter über das Stutzen von Bäumen und Hecken, die einer Stromleitung im Wege stehen[5]. Alle Fragen von grundsätzlicher Bedeutung, vor allem auch solche, die besondere Fachkenntnisse erfordern, werden jedoch von den

[1] Roads Act, 1920. § 14 Abs. 3.
[2] vgl. Robson, William A.; a. a. O. S. 135 f.
[3] Im einzelnen gehört insbesondere zur Zuständigkeit des Verkehrsministers:
1. Die Entgegennahme der jährlichen Berichte des Elektrizitätsamtes, die alle vom Verkehrsminister gewünschten Einzelheiten enthalten müssen und von den von ihm ernannten Revisoren geprüft werden (§ 30).
2. Die Festsetzung der Bedingungen für die vom Elektrizitätsamt aufzunehmenden Anleihen unter Billigung des Schatzamtes (§ 27 Abs. 1).
3. Die Ernennung des Schiedsrichters (§§ 4, 8, 9, 10, 14 und erster Zusatzartikel).
4. Die Zustimmung zur zwangsweisen Legung von Kabeln und zum Bau von Luftleitungen.
5. Der Erlass von Verfügungen, wenn das Elektrizitätsamt Hauptleitungsanlagen eines berechtigten Unternehmers übernehmen will (§ 8 Abs. 2).
6. Die Aenderung der Maximalpreise einer Kraftgesellschaft (§ 31 Abs. 1).

[4] Electricity (Supply) Act, 1926. § 39 Abs. 1 b.
[5] Electricity (Supply) Act, 1926. § 34.

Elektrizitätskommissaren oder vom Elektrizitätsamt entschieden[1].

Der Schatzkanzler (Chancellor of the Exchequer) hat kürzlich die Aufhebung des Verkehrsministeriums aus Gründen der Sparsamkeit angekündigt[2]. Das würde die Ueberweisung und zum Teil Rücküberweisung der Aufgaben dieses Ministeriums an andere Ministerien bedeuten. Eine solche Massnahme würde der gesamten Entwicklung in England widersprechen. Wohl werden neue Aufgaben „zunächst von den vorhandenen Organen übernommen“[3]; — ist aber die Frage der Verselbständigung einmal entschieden, so endet ein Ministerium nur durch das Schwinden der übernommenen Aufgaben, wie dies in Deutschland in den letzten Jahren gelegentlich vorgekommen ist. Allgemein aber wird selbst dann noch gelten, dass jedem Ministerium, wie überhaupt jedem nach politischen Gesichtspunkten zu besetzenden Amt, die Tendenz innewohnt, seine Aufgaben zu überleben, wie das ganz besonders auch in England an dem Fortbestand einer ganzen Reihe überlieferter und längst entbehrlicher „Aemter“ für die Regierungspartei erkennbar ist[4].

Nun wird man von dem 1919 geschaffenen englischen Verkehrsministerium wahrlich nicht sagen können, dass es ein Amt ohne Aufgaben sei und deshalb abgebaut werden müsse. Es ist ferner noch gar nicht abzusehen, welchen Umfang die staatliche Wirtschaftsführung in England in naher Zukunft annehmen wird. Schliesslich darf auch nicht vergessen werden, dass so mächtige Institutionen wie das Elektrizitätsamt und die Elektrizitätskommission dem Parlament nicht anders verantwortlich sind als nur durch den Verkehrsminister. Den Aufbau der Verwaltung köpfen, hiesse hier, das Parlament des letzten Einflusses berauben, wozu sich schwerlich eine Mehrheit im Parlament finden würde; denn durch die Trennung von Aufsicht und Betriebsleitung in der staatlichen Elektrizitätswirtschaft ist ähnlich wie in dem deutschen Eisenbahnrecht der Einfluss des Parlaments auf ein letztes Minimum gesunken. Der Ueberweisung des gesamten Fragenkomplexes des Eisenbahnwesens und der Elektrizitätswirtschaft an ein anderes Ministerium aber dürfte die allgemein starke Zunahme des Aufgabenkreises aller Ministerien seit dem Jahre 1919 im Wege stehen. Wenn trotzdem vom Schatzkanzler die

[1] vgl. Robson, William A.; a. a. O. S. 137.
[2] vgl. z. B. Electricity (Supply) Act, 1926, § 40 Abs. 2.
[3] Lassar, Gerhard; Reichseigene Verwaltung. a. a. O. S. 4.
[4] vgl. bei Tönnies, Ferdinand; Der englische Staat und der deutsche Staat. Berlin 1917. S. 14.

Aufhebung des Verkehrsministeriums erwogen wird, so erscheint der Verdacht nicht unbegründet, dass dieses, wie gezeigt, mit bedeutenden Sondervollmachten richterlicher und finanzieller Art ausgestattete Ministerium dem Schatzamt und seiner traditionellen Vormachtstellung das unbequemste aller Ministerien geworden ist.

II. Zusammengehalten durch das Verkehrsministerium und unter alleiniger parlamentarischer Verantwortlichkeit des Verkehrsministers stehen nebeneinander das Elektrizitätsamt, das Schiedsgericht und die Elektrizitätskommission, — letztere, wie gezeigt, als ein Ausschuss von Fachmännern, der die Grosskraftwerke für die künftige Stromversorgung auszuwählen und den gesamten technischen Plan für die Neuorganisation aufzustellen und dem Elektrizitätsamt zu unterbreiten hat. Auch nach Genehmigung und Durchführung ihrer Pläne verbleibt der Elektrizitätskommission die allgemeine technische Aufsicht über die gesamte Elektrizitätswirtschaft, und sie kann zu den bereits bestehenden noch weitere Elektrizitätsgemeinschaftsbehörden errichten, die dann die bezirksweise Regelung der Stromverteilung übernehmen. Die Elektrizitätskommission hat also die Stellung einer mittleren Behörde, und in den Gebieten, wo keine Elektrizitätskommission zustande gekommen ist, liegt auch heute noch das Schwergewicht der Kontrolle bei den Elektrizitätskommissaren, deren Befugnisse durch das Elektrizitätsgesetz von 1926 wenig berührt wurden.

Gegenüber dem Elektrizitätsamt nimmt die Elektrizitätskommission eine Doppelstellung ein: sie ist einerseits technischer Beirat des Elektrizitätsamtes, andrerseits übt sie auch richterliche Funktionen aus. In anderen Fällen wieder bedarf es eines Zusammenwirkens von Elektrizitätskommission und Elektrizitätsamt, um bestimmte Zwecke zu verwirklichen[1]. Doch sind alle Fragen, die sich aus dem Zusammenarbeiten zwischen dem Elektrizitätsamt und den ausgewählten Werken ergeben — also die wichtigsten Fragen des ganzen Systems überhaupt —, der Entscheidung der Elektrizitätskommissare unterworfen (§ 7), und nur soweit die Produktionskosten in Frage stehen, wird die Angelegenheit von einem vom Verkehrsminister ernannten Revisor entschieden (§ 7 Abs. 6). Schwerlich könnte eine andere Zuständigkeitsverteilung geeigneter sein, auch die Gegner des staatlichen Eingriffs mit der Elektrizitätsreform zu versöhnen als diese Ueberweisung der technisch-organi-

[1] vgl. § 18 des Elektrizitätsgesetzes von 1926.

satorischen Entscheidungen an den Fachausschuss der Elektrizitätskommissare, denn der in England besonders gefürchtete Vorwurf der „Bureaukratie" kann in diesem Falle keine Berechtigung haben. In der bestimmenden Mitwirkung der Elektrizitätskommissare bei der Preispolitik (§ 11) hat diese Sicherung des Publikums gegen die Allgewalt des Elektrizitätsamtes dann ihren letzten Ausdruck gefunden. Das Fortbestehen der Elektrizitätskommission bedeutet mithin eine doppelte Sicherung der Elektrizitätswirtschaft, eine Sicherung gegen Allgewalt wie auch gegen Bureaukratie in der Elektrizitätswirtschaft, denn hier wurden Fachmänner zu Richtern und fachmännische Richter zu Organen der Staatsverwaltung.

III. Es ist ein seltsamer Dualismus dieses Nebeneinander von Elektrizitätskommission und Elektrizitätsamt, — noch seltsamer ist die Rechtsnatur dieses Elektrizitätsamts. Das Gesetz selbst nennt es eine juristische Person (body corporate, § 1 Abs. 6); — Heyer[1] bezeichnet das Elektrizitätsamt als „eine unter Leitung der Regierung stehende öffentliche Körperschaft, ähnlich unserer Reichsbahngesellschaft", und nach Brandt[2] ist das Elektrizitätsamt „die organisatorische Spitze, aber keine Behörde, sondern eine Art Selbstverwaltungskörper". — Es wurde bereits ausgeführt, dass nach dem ganzen Aufbau der Verwaltung in der staatlichen Elektrizitätswirtschaft in England und nach der Regelung der Zuständigkeitsfragen das Verkehrsministerium und nicht etwa das Elektrizitätsamt die „Spitze" bildet, und dass Elektrizitätsamt und Elektrizitätskommission einander koordiniert sind. Demnach ergibt sich folgender Aufbau der Verwaltung:

Aber auch der Vergleich zwischen Elektrizitätsamt und Deutscher Reichsbahngesellschaft kann nur cum grano salis gelten. Die Reichsbahngesellschaft ruht auf aktienrechtlichem

[1] Heyer, F.; Das neue britische Elektrizitätsgesetz. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. Jena 1927. S. 160.
[2] Brandt, Günther; Englische Elektrizitätswirtschaft. Berlin 1928. S. 12 und 44.

Untergrunde[1] und erhält dadurch körperschaftlichen Charakter. Das Fehlen von „Mitgliedern" beim Elektrizitätsamt aber deutet auf eine Zugehörigkeit zu den rechtsfähigen Anstalten.

Und trotzdemliegt hier eine gewisse Parallele, denn auch die Deutsche Reichsbahngesellschaft enthält anstaltliche Elemente. Wie bei ihr die Reichsregierung auf die Bildung des Verwaltungsrates einen sehr erheblichen Einfluss nimmt[2], so beim englischen Elektrizitätsamt der Verkehrsminister, der nach Rücksprache mit den Vertretern der Kommunen, der Elektrizitätsindustrie, des Verkehrswesens, der Landwirtschaft und der Arbeiter- und Angestelltenschaft die Ernennung vollzieht. Die staatliche Kontrolle beider zeigt sich in der nicht nur negativen Aufsicht der Regierung[3] und in der Stellung der Beamten[4]. Darüber hinaus weist das englische Elektrizitätsamt noch eine Reihe weiterer typischer Anstaltsmomente auf, wie die Betonung des Gemeininteresses und die Ueberwindung der entgegenstehenden privaten Interessen, die allgemeine Benutzungsmöglichkeit und das Arbeiten auf einer „non-profit-earning basis". Dass es im übrigen unter den Nutzern dieser Anstalt freiwillige und Zwangsnutzer, unmittelbare und mittelbare gibt, ist für den Charakter des englischen Elektrizitätsamtes als rechtsfähige Anstalt ohne Bedeutung. Dieser anstaltliche Charakter des Elektrizitätsamtes wird in dem „Elektrizitätsamt von morgen", das sich nach der Durchführung der Reform und dem Aufhören der heute noch überwiegenden umgestaltenden Funktionen fast ausschliesslich mit der Verwaltung des staatlichen Hochspannungsnetzes, den „Bestand von Mitteln[5]" zu befassen haben wird, noch bedeutend stärker zum Ausdruck kommen.

Es ist darum nicht ganz unberechtigt, das Elektrizitätsamt als „Anhängsel des Verkehrsministeriums bzw. der Elektrizitätskommission"[6] zu bezeichnen, denn unwillkürlich erinnert dieses Verhältnis an die Zeit, als jeder Behörde eine juristische Person zur Seite gestellt wurde, nur dass hier nicht die Zwecke der Vermögensverwaltung,

[1] Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 (R.G.Bl. II. S. 272) § 3.
[2] vgl. Jellinek, Walter; Verwaltungsrecht. Berlin 1928. S. 170 f.
[3] vgl. Reichsbahngesetz vom 30. August 1924. § 31. — Jellinek, Walter; a. a. O. S. 171 und die Ausführungen des Verf. S. 17, 18 ff.
[4] vgl. Reichsbahngesetz § 23 und engl. Elektrizitätsgesetz von 1926; § 1 Abs. 9 und § 33.
[5] Mayer, Otto; Deutsches Verwaltungsrecht. II. Bd. München und Leipzig 1924. S. 268.
[6] Hannon, P. J. H.; in „Industrie- und Handelszeitung" (Berlin) vom 27. März 1926.

sondern die Aufgaben der staatlichen Wirtschaftsführung in Frage stehen. Ist das Elektrizitätsamt schon keine Behörde, so steht es doch als Anstalt mit starkem staatlichen Einfluss einer Behörde sehr nahe. — Aber handelt es sich hier wirklich um Verwaltung durch eine vom Staate getrennte juristische Person, einen sog. Selbstverwaltungskörper, wie Brandt annimmt? Es muss daran erinnert werden, dass das Elektrizitätsamt zwei Forderungen erfüllen sollte, — es sollte mit Machtbefugnissen ausgerüstet werden und politisch unabhängig sein. Die erste Forderung ging in Erfüllung; doch liegt die Macht in Wahrheit, wie gezeigt, bei den Elektrizitätskommissaren und dem Verkehrsminister. Auch die zweite Forderung ist erfüllt; das Elektrizitätsamt untersteht nur mittelbar, durch den Verkehrsminister, der Kontrolle des Parlaments. Eine Selbstverwaltung im rechtlichen Sinne bedeutet das nicht. Unwesentlich ist auch der Umstand, dass der Verkehrsminister das Elektrizitätsamt nach Rücksprache mit Vertretern bestimmter Interessenkreise ernennt oder ergänzt. Die entscheidende Instanz ist auch hier trotz dieser Konzession der Verkehrsminister, und es heisst die Bedeutung des Vorsitzenden im Elektrizitätsamt, wie sie rein äusserlich schon im Gehalt des Vorsitzenden zum Ausdruck kommt (7000 Livres gegenüber 750 der nebenamtlichen Mitglieder), unterschätzen und die allgemeine Entwicklungsrichtung verkennen, wenn Brandt[1] die erste Zusammensetzung des Elektrizitätsamtes als symptomatisch im Sinne einer Zusammenarbeit von Vertretern der verschiedensten Interessen bezeichnet und alle Mitglieder in einem Atem nennt. Da stehen in der Tat nebeneinander[2] der Verwaltungsfachmann Sir Andrew Duncan als Vorsitzender, Sir Duncan Watson, Vorsitzender der Bezirksunternehmung von London and Home Counties sowie der Konferenz der Bezirksunternehmungen, Bezirkskomitees und Bezirksräte, und Sir James Devonshire, Vorsitzender der North Metropolitan Electric Power Supply Co. und Vizepräsident der Vereinigung der Kraftgesellschaften, ferner als Vertreter der Kommunalunternehmungen Alderman W. Walker, zweiter Vorsitzender des Grosselektrizitätsdepartements von Manchester; die sonstige Industrie und die Finanz sind vertreten durch Mr. W. K. Wigham, Direktor der Bank von England und Mitglied des Beirats für staatliche Industriesubventionen, und Vernon Willey,

[1] Brandt, Günther; a. a. O. S. 106.
[2] nach Brandt, Günther; a. a. O. S. 106.

Direktor der Lloyds Bank und ehemaliger Präsident des Britischen Industrieverbandes; endlich gehören dem Amt noch an Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie Sir James Lithgow, ehemaliger Präsident des Nationalen Arbeitgeberverbandes und Mr. Frank Hodges, Sekretär des Internationalen Bergarbeiterverbandes.

Das wirklich Symptomatische dürfte darin liegen, dass die entscheidende Persönlichkeit des Vorsitzenden ein Verwaltungsfachmann ist. Berücksichtigt man ferner die Entwicklungsrichtung in England, die unverkennbar von den ursprünglichen Kollegialbehörden zur bureaukratischen Verwaltung führt, und die Freund[1] dahin zusammenfasst: „The great administrative departments are in part nominally boards", so wird man die anstaltlichen, behördlichen und bureaukratischen Elemente des Elektrizitätsamtes noch deutlicher durch die Verbrämung hindurch erkennen. Nicht zuletzt muss auch daran erinnert werden, dass der Einfluss des Verkehrsministers sich ständig in kurzen Zeiträumen erneuert, da die Amtsdauer im Elektrizitätsamt auf 5 bis 10 Jahre begrenzt ist (§ 1 Abs. 8).

Diesem starken Einfluss des Verkehrsministers entspricht andererseits seine Verantwortung. Sieht man aber wie Peters[2] in dem „Moment der eigenen Verantwortung der Selbstverwaltungskörperschaft" das notwendige Begriffsmerkmal, so wird man zu dem Ergebnis kommen, dass das englische Elektrizitätsamt kein Selbstverwaltungskörper im juristischen Sinne ist, weil es der Verkehrsminister ist, der dem Parlament gegenüber die Verantwortung trägt. Schliesslich handelt es sich bei dem Elektrizitätsamt auch nicht um den Träger „eines vom zentralen Staatswillen differenzierten Gemeinwillens"[3], sondern das Elektrizitätsamt ist der zum zentralen Staatswillen gewordene Gemeinwille. Der Zug zur Zentralisation in England, der, wie gezeigt, ein Stück der Selbstverwaltung nach dem anderen der Zentralgewalt überantwortet, hätte sich selbst aufgehoben, wenn er in der Frage der staatlichen Elektrizitätswirtschaft Selbstverwaltungsrechte gegeben statt genommen hätte.

So hat der Staat auch in der Elektrizitätswirtschaft die Herrschaft angetreten, und seine Herrschaft äussert sich

[1] Freund, Ernst; a. a. O. S. 42.
[2] Peters, Hans; Grenzen der kommunalen Selbstverwaltung. Berlin 1926. S. 35.
[3] Preuss, Hugo; im Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften. Jena 1922. Bd. III S. 773.

und funktioniert wie jede Herrschaft[1] als Verwaltung. Dass der Staat sich dabei neuer Formen bedient, dass er die führenden Männer der Wirtschaft zur Mitarbeit heranzieht und sie zu Beamten macht, geschieht aus wohl erwogenen staatspolitischen Gesichtspunkten, allen voran aus dem Wunsche, den Anschein der Verstaatlichung zu vermeiden. Dass er das Odium der „Bureaukratie" zu meiden sucht, entspringt dem gleichen Wunsche. Angesichts der Entwicklungsrichtung und der gezeigten tatsächlichen Verhältnisse aber muss die englische Elektrizitätswirtschaft trotz der offiziellen Ableugnung als bureaukratisiert gelten, und das englische Elektrizitätsamt ist keines jener „staatenähnlichen Gebilde", mit denen Walther Rathenau[2] „die Würde der Bureaukratie" retten wollte. Der Vorsitzende des Elektrizitätsamtes in seiner doppelten Abhängigkeit von der Elektrizitätskommission und dem Verkehrsminister wird sein Arbeitsgebiet schwerlich als ein Ganzes empfinden können, und die übrigen Mitglieder des Elektrizitätsamtes haben neben der durch ihren Charakter als „Nebenamtliche" bedingten Einengung ihres Einflusses noch mit der Abneigung der zünftigen Bureaukratie zu rechnen, die diese „Spezialisten" als lästige Fremdkörper in der Staatsverwaltung empfindet und ihre Tätigkeit auf blosse Ratgeberdienste eingeschränkt wissen möchte. So heisst es in einem Aufsatz im „Journal of Public Administration": „The sphere of the specialist should be mainly advisory rather than executive"[3]. Bei aller Kritik des Erreichten darf jedoch nicht vergessen werden, dass das Elektrizitätsgesetz von 1926 angesichts der Vielheit und Verschiedenheit der Interessen zu den schwierigsten Kompromissen gehört, und es muss wenigstens als Gewinn bezeichnet werden, dass diese Lösung des Problems von den Beteiligten als ihre Lösung empfunden wird; denn die Erkenntnis Clark's am Ende seiner Untersuchung des Problems der „Social Control of Business" gilt auch hier: „Even a wrong solution which those concerned have worked out for themselves may be better than a more enlightened one imposed from above"[4].

[1] Weber, Max; Wirtschaft und Gesellschaft. Tübingen 1922. S. 607.
[2] Rathenau, Walther; Der neue Staat. Berlin 1919. S. 37—38.
[3] Floud, Sir Francis L. C.; The Sphere of the Specialist in Public Administration (The Journal of Public Administration. London 1923. Volume I S. 121).
[4] Clark, John Maurice; Social Control of Business. Chicago 1926. S. 473.

Das Verhältnis der Gewalten.

Die Darstellung der vom Staate eingeschlagenen Methode zur Regelung der Elektrizitätswirtschaft ergab die Feststellung, dass es sich hier keineswegs um eine ausschliessliche Domäne der Exekutive handelt. Legislative und richterliche Gewalt teilen sich mit ihr in die Ausübung der Funktionen. Das Verhältnis der Gewalten zueinander wird daher der nächste Gegenstand dieser Untersuchung sein, wobei besonders berücksichtigt werden muss, dass es nicht genügt, den drei Funktionen in ihrer selbständigen Erscheinungsform in der Elektrizitätswirtschaft nachzugehen, sondern dass durch Delegation eine weitgehende Grenzverwischung und Funktionszusammenballung entstanden ist, die insbesondere der Exekutive in einer Art Rückwärtsredigierung zu einer neuen Einheit, besser gesagt Neuordnung der Gewalten zugute gekommen ist. Von dieser Entwicklung schreibt Sir Alfred H. Dennis im Journal of Public Administration[1], sie scheine vielen „to threaten Parliamentary government on which the rights and liberties of all depend". Die Befürchtung erscheint aber nach der Entwicklung auf dem Gebiete der Public Utilities Control unbegründet, denn trotz der Stärkung der Verwaltung hat die Legislative ihren überragenden Einfluss nicht verloren. Er besteht fort in der Fähigkeit, eine materielle Umgestaltung der Exekutive zu bewirken, und durch das dem Verkehrsminister zustehende Recht der Ernennung der Elektrizitätskommissare und der Mitglieder des Elektrizitätsamtes umfasst der Einfluss der Legislative auch die Möglichkeit einer personellen Umgestaltung der von ihr geschaffenen Organe. Endlich ist eine unmittelbare Mitwirkung des Parlaments vorgesehen in Fragen der Tarifgestaltung (§ 11 Abs. 2), sobald hier von der Norm abgewichen werden soll. Ferner gehören hierher die Special Orders auf Grund des Elektrizitätsgesetzes von 1919, wie sie in dem Gesetz von 1926 z. B. in § 31 Abs. 2 vorgesehen sind, wenn die Elektrizitätskommissare einer Kraftgesellschaft das Recht entziehen oder beschränken wollen, die unter der gesetzlich zulässigen Höhe gebliebenen Dividenden früherer Jahre nachzuzahlen. Zwar bedeuten diese Special Orders an sich eine „devolution — which in effect transfers statutory powers from the sphere of legislation to that of administration"[2]; — die

[1] The Legal Departments of the Crown. Journal of Public Administration (fortan zitiert P. A.) 1926. S. 154.
[2] Garnham, Roper: P. A. 1926. S. 291. The Principles of Regulation.

erforderliche Billigung dieser Special Orders durch beide Häuser des Parlaments steht aber ihrer Bezeichnung als delegierte Gesetzgebungsakte der Verwaltung entgegen und trägt den tatsächlichen Verhältnissen zu wenig Rechnung, denn die Tätigkeit der Exekutive ist hier, wie auch in den parallelen Fällen auf Grund der Gas Regulation Act, 1920 und der der Railways Act, 1921 mehr vorbereitender und aussondernder Natur, wie überhaupt das Ziel dieser neuen Entwicklung nicht eine Minderung des Einflusses, sondern eine Minderung der Arbeitslast des Parlaments ist. „The increasing recognition of social requirements in the course of the last half-century, have thrown an amount of work on Parliament that it cannot easily cope with[1]." Darum wird auch eine Bezeichnung dieser Entwicklung als „the encroachment of the administration upon legislative functions" oder als „the usurpation of Parliamentary functions by the departments"[2], soweit es sich um die eine Billigung des Parlaments erfordernden Special Orders handelt, den Tatsachen nicht gerecht[3]. Eine gewisse Kontrolle ist auch durch die dem Unterhaus und dem Oberhaus durch den Verkehrsminister vorzulegenden Berichte des Elektrizitätsamtes gegeben, in denen in jedem Jahre über die erzielten Fortschritte in der Durchführung des Gesetzes Bericht erstattet werden muss (§ 25). Die Wirksamkeit dieser Kontrolle durch die Legislative bleibt allerdings in hohem Grade eine Frage der dem Parlament zur Verfügung stehenden Zeit. Insgesamt aber lässt sich nicht verkennen, dass die Legislative sich in der Frage der Elektrizitätswirtschaft wie in der umfassenderen Frage der Public Utilities Control alle Voraussetzungen für eine weitgehende Kontrolle erhalten hat; denn der Legislative bleibt als ultima ratio die Möglichkeit, das Gesetz zu ändern oder aufzuheben, und diesem Spruch muss sich auch der Richter beugen. Hier ist die Grenze seiner Unabhängigkeit.

[1] Garnham Roper: P. A. 1926. S. 91.
[2] vgl. Sir Josiah Stamp: P. A. 1924. S. 23.
[3] Dasselbe gilt von den in § 5 Abs. 2 des Gesetzes von 1926 vorgesehenen Enteignungsverfügungen des Verkehrsministers gegen die Eigentümer von ausgewählten Grosskraftwerken, die sich weigern, ein Abkommen mit dem Elektrizitätsamt zu treffen oder durchzuführen. Da hier in der Person des Verkehrsministers bereits eine Gewähr für die Berücksichtigung der Wünsche des Parlaments gegeben ist, wurde es in diesem Falle als genügend erachtet, dass die Order dem Parlament während eines Zeitraums von 30 Sitzungstagen unwidersprochen vorgelegen hat, damit sie Gesetzeskraft erlangt. — Aehnlich § 1 der Public Utility Companies (Capital Issues) Act, 1920 für Kapitalaufnahmen.

Die englische Elektrizitätsgesetzgebung zeigt in viel höherem Grade eine Ausschaltung der ordentlichen Gerichte als eine solche des Parlaments. Ein grosser Teil der richterlichen Funktionen ist auf die Elektrizitätskommissare übertragen worden, wahrscheinlich, weil man glaubte, der Mangel an Spezialkenntnissen würde die Gerichtshöfe ungeeignet machen zur Entscheidung wesentlich technischer Fragen[1], wie sie mit der Elektrizitätswirtschaft nun einmal verbunden sind. Die im Elektrizitätsgesetz von 1926 vorgesehene Form der gerichtlichen Entscheidung bei der Durchführung des Gesetzes ist die des Schiedsgerichts. Der Verkehrsminister ernennt aus der vom Grosskanzler (Lord Chancellor) und dem vorsitzenden Richter (Lord President) des Court of Session zusammengestellten Liste einen Barrister (für Schottland einen advocate), der seinerseits für die Entscheidung des Falles einen oder mehrere Beisitzer (assessors) zur Mitwirkung heranzieht. Vorgesehen ist ein solches Schiedsgericht:

1. in einer zwischen dem Elektrizitätsamt und dem Eigentümer eines nicht ausgewählten Erzeugerwerkes entstandenen Meinungsverschiedenheit über die Höhe der Produktionskosten (§ 14 Abs. 2);
2. zur Festsetzung des vom Elektrizitätsamt zu zahlenden Uebernahmepreises für Elektrizitätswerke und Hauptleitungen (Erster Zusatzartikel);
3. hinsichtlich der den berechtigten Unternehmern entstandenen Kosten einer vom Elektrizitätsamt verlangten Aenderung der Frequenz (§ 9 Abs. 4);
4. wenn das Elektrizitätsamt Mengenlieferungen von der Eingehung besonderer Verpflichtungen abhängig macht (§ 19 Abs. 3b);
5. wenn der von den Elektrizitätskommissaren ausgearbeitete Plan nach Ansicht der davon betroffenen berechtigten Unternehmer nachteilig für sie sein würde (§ 4 Abs. 3) oder die von ihnen verlangten Aenderungen oder Vergrösserungen der Elektrizitätswerke eine unbillige finanzielle Belastung bedeuten würden (§ 5 Abs. 1).

Gemeinsam ist allen diesen Fällen, dass sie nicht so sehr technische als vielmehr finanzielle Fragen betreffen und schon deswegen für ein Schiedsgericht geeignet sind. Die Elektrizitätskommissare haben regelmässig die Vorentscheidung, sei es, dass die vom Elektrizitätsamt erhobenen

[1] vgl. Harold Potter: P. A. 1928 S. 39. Legislative Powers of Public Authorities.

Forderungen bereits die Entscheidung der Elektrizitätskommissare darstellen (§ 4 Abs. 3; — § 5 Abs. 1; — Erster Zusatzartikel; — § 14 Abs. 2), — in diesem Falle wird die Angelegenheit unmittelbar der Entscheidung des Schiedsgerichts unterworfen — sei es, dass das Elektrizitätsamt von sich aus Forderungen erhoben hat, die dann zunächst der richterlichen Entscheidung der Elektrizitätskommissare unterworfen werden (§ 19 Abs. 3b; — § 9 Abs. 4). Im letzteren Fall ist eine Art Sprungrevision gegeben, denn die betreffenden Unternehmer können verlangen, dass die Angelegenheit sogleich vor das Schiedsgericht gebracht wird (§ 9 Abs. 4). Es übt also einerseits die Exekutive in Gestalt der Elektrizitätskommissare zugleich richterliche Funktionen aus, doch besteht andererseits eine Kontrolle ihrer Entscheidungen durch die Justiz. Im einzelnen wird auf diese „new judiciary"[1] weiter unten noch einzugehen sein, da es nicht zweckmässig erscheint, sie hier aus ihrem Zusammenhang mit der Exekutive herauszunehmen. Für das Verhältnis der richterlichen Gewalt zu der kombinierten legislativen, exekutiven und gleichzeitig richterlichen Gewalt der Exekutive in Gestalt der unter unmittelbarer Aufsicht des Verkehrsministers stehenden Elektrizitätskommission ist der folgende Fall bezeichnend[2]: Die Elektrizitätskommission hatte einen Entwurf formuliert, der die Einsetzung einer Elektrizitätsgemeinschaftsbehörde vorsah. Der Entwurf enthielt jedoch einige Bestimmungen, die ihn ultra vires machten. Ein gerichtliches Verfahren, das verhindern sollte, dass der Entwurf durch eine Order der Elektrizitätskommission rechtsgültig wurde, konnte aber nur dann Erfolg haben, wenn die Handlung der Elektrzitätskommission selbst richterlicher Natur war. Einer der Richter des Court of Appeal sagte mit Bezug auf diesen Fall: „Powers so far reaching, affecting as they do individuals as well as property, are powers to be exercised judicially, and not ministerially or merely — as proceedings towards legislation"[3]. In der Tat übertrifft der der Justiz abgerungene Anteil der durch die neuere Entwicklung erworbenen Funktionen der Exekutive bei weitem die Verselbständigung gegenüber dem Parlament, und die Ursache dieser Grenzverschiebungen liegt vor allem in dem Anschwellen der staatlichen Verwaltungstätigkeit, wie sie die Public Utilities Control zwangsläufig mit sich gebracht

[1] W. J. L. Ambrose. Law Quarterly Review. Bd. XXVI S. 203.
[2] R. v. Electricity Commissioners (1924), I. K. B. 171.
[3] vgl. Cecil S. Emden, Principles of British Constitutional Law. London 1925. S. 40.

hat. „The complex nature of governmental activities is responsible not only for the exercise by the Executive of legislative functions. The practice of the Legislature to confer judicial powers on executive Departments or officers in matters of a specialized character is due, to some extent, to the difficulty of separating these powers from the work of administration.[1]". Die Teilung nach Funktionen (Gewalten) wird also mehr und mehr abgelöst durch eine Teilung nach dem Gesichtspunkt der sachlichen Zusammengehörigkeit, und den Ideen Montesquieu's, die auch in England niemals ganz verwirklicht worden sind, ist in dieser Entwicklung ein Gegenspieler erstanden, der bereits umfangreichen Terraingewinn zu verzeichnen hat. Es ist das Verdienst Cecil S. Emden's, den Umfang dieser Entwicklung im britischen Verfassungsrecht analysiert zu haben, ohne dass er allerdings die Folgerungen aus dieser Entwicklung gezogen hätte. „Hätten die Väter der amerikanischen Verfassung gelesen, was Emden über Montesquieu's berühmte Lehre von der Trennung der richterlichen, gesetzgebenden und ausführenden Funktionen sagt", schreibt A. W. Lawrence[2] in seiner Besprechung des Buches, „so würden sie wahrscheinlich zu der Erkenntnis gekommen sein, dass die notwendige Teilung der Gewalten beibehalten werden konnte, ohne unumstössliche Trennung der Leitung der auswärtigen Angelegenheiten von der Macht, Staatsverträge zu schliessen. Dann würden sich die Vereinigten Staaten im Jahre 1919 in Versailles nicht in der unglücklichen Lage befunden haben, kein Mittel zu haben, ihre Ziele den Feinden und den Verbündeten gegenüber zu umgrenzen. Es wäre in diesem Falle nicht notwendig gewesen, die meisten Nationen der Welt in einen Vertrag zu zwängen, der den vermeintlichen Wünschen der Vereinigten Staaten entsprechen sollte, wie sie dem Munde ihres Präsidenten entnommen worden waren, nur um Monate später, als die verfassungsmässig notwendige Zustimmung der Legislative erbeten wurde, zu entdecken, dass jene Bestimmungen tatsächlich den Wünschen jener Nation widersprachen."

Die Public Utilities Control ist in England der Wegbereiter einer Trennung nach dem Gesichtspunkte der sachlichen Zusammengehörigkeit geworden, die auf dem Gebiete der Innenpolitik eine solche Richtungsverschiedenheit der drei Gewalten verhindert. Die Entwicklung vollzieht sich, wie gezeigt, auf Kosten der Legislative, vor

[1] Cecil S. Emden; a. a. O. S. 39.
[2] P. A. 1926. S. 68 f.

allem aber der richterlichen Gewalt, die aus selbständigen Gewalten mehr und mehr zu Kontrollorganen werden, in denen auch die Exekutive vertreten ist. Bezeichnend ist in dieser Hinsicht die Stellung des Grosskanzlers (Lord Chancellor), der in dem Elektrizitätsgesetz von 1926 gemeinsam mit dem vorsitzenden Richter (Lord President) des Court of Session zur Aufstellung der Liste berufen ist, aus welcher der Verkehrsminister die Schiedsrichter ernennen muss. Er ist gleichzeitig Mitglied aller drei Organe des Staates; denn er führt den Vorsitz im Oberhaus, ist ein prominentes Mitglied der Exekutive und einer der Richter des Supreme Court, Präsident der Chancery Division und des Court of Appeal. Auch auf die Häufung der Funktionen in der Hand des Verkehrsministers ist hier nochmals zu verweisen[1].

Nach der Darstellung des der Legislative und der richterlichen Gewalt verbliebenen Anteils der Funktionen in der staatlichen Elektrizitätswirtschaft in England erhebt sich für die Betrachtung der Exekutive die Sonderfrage nach der Art und dem Umfang der von ihr übernommenen legislativen und richterlichen Funktionen. Es besteht hier heute der Zustand, dass Funktionen aller drei Gattungen von der Exekutive ausgeübt werden, während noch bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Delegation von legislativen Funktionen an die Exekutive sehr selten war[2]. Seitdem hat diese Entwicklung gerade beim Verkehrsministerium und hier wieder besonders in den Fragen der Elektrizitätswirtschaft die grössten Fortschritte gemacht. Es handelt sich um vier Hauptfälle delegierter Gesetzgebung der Exekutive auf dem Gebiete der Elektrizitätswirtschaft:

1. Ergänzende Gesetzgebung; — hierher gehören die Fälle, in denen der Verkehrsminister[3] oder die Elektrizitätskommissare[4] Orders erlassen. Die Hauptvorteile dieser Delegation an die Exekutive sind deren besondere Fachkenntnis, die Entlastung des Parlaments von Kleinarbeit, die Berücksichtigung von Einzelheiten durch die Exekutive und das bessere Funktionieren der Abstimmungsmaschine (voting machine), — wie Bryce[5] das Parlament bezeichnet —, da sich oft erst bei der Behandlung der Einzelheiten die Geister scheiden.

[1] vgl. oben S. 10 ff.
[2] vgl. Cecil S. Emden; a. a. O. S. 29.
[3] z. B. § 8 Abs. 2.
[4] z. B. § 6 Abs. 2 und § 14 Abs. 1.
[5] Bryce, James; Modern Democraties. London 1921. Bd. 2. S. 388.

2. Die Bestimmung des zeitlichen und räumlichen Geltungsbereiches. Die Tatsache, dass die volle Durchführung des Elektrizitätsgesetzes von 1926 einen Zeitraum von vielen Jahren erfordert, war die Ursache, der Exekutive in der Bestimmung des zeitlichen und räumlichen Geltungsbereichs grosse Vollmachten zu überlassen.
3. Die Anwendung früherer Gesetze durch die Exekutive wie z. B. gemäss § 21 Abs. 1 für Enteignungen.
4. Verbesserungen oder Aenderungen des bestehenden Rechtszustandes. Gemäss § 11 Abs. 2b können die Elektrizitätskommissare durch eine Order eine besondere, in dem Gesetz von 1926 nicht vorgesehene Methode der Tarifgestaltung einführen, doch muss die Order, um Gesetzeskraft zu erlangen, den beiden Häusern an 30 Sitzungstagen unwidersprochen vorgelegen haben.

Gemeinsam ist allen diesen Fällen delegierter Gesetzgebung durch die Exekutive der Gedanke, dass so komplizierte und eine so grosse technische Kenntnis erfordernde Gesetzgebungsakte, wie sie die staatliche Regelung der Elektrizitätswirtschaft mit sich bringt, der Mitarbeit von Spezialisten nicht entraten kann. In ähnlichem Sinne sagt Professor Laski[1] einmal: „The House of Commons may wish to protect authors, but it is wise to leave the details of international copyright to expert administration. It may wish to prohibit the sale of poisons, but sanity demands that the list of poisons be determined by the Pharmaceutical Society". Ueberblickt man die Gesamtentwicklung der Elektrizitätsgesetzgebung, so verläuft die zunehmende Devolution legislativer Funktionen durchaus parallel der technisch-wissenschaftlichen Entwicklung auf dem Gebiete der Elektrizitätswirtschaft mit ihrer zunehmenden Komplizierung und Ausweitung der Einzelfragen. Es kann darum die Devolution legislativer Funktionen nur eine zwangsläufige Entwicklung sein, bei welcher die Exekutive zwar der empfangende Teil ist und an Macht gewinnt, ohne aber selbst darum gebeten zu haben. „Devolution lies in the path of evolution. We cannot thwart it by petulant suspicion — we must use it a servant but no master", schreibt Stamp[2]. Der Stärkung der Exekutive,

[1] Harald J. Laski; The Growth of Administrative Discretion. P. A. 1923. S. 93.
[2] P. A. 1924. S. 38. Recent tendencies towards the Devolution of Legislative Functions to the Administration.

der Häufung von Funktionen in ihrer Hand steht die grössere Verantwortung gegenüber. Ausserdem sind es nicht eben die leichtesten Aufgaben, von denen die Legislative sich entlastet hat. „The Legislature, appreciating its own inherent limitations, has delegated standing authority to the Executive to issue ordinances in emergencies“ [1]. Zieht man alle diese Momente in Betracht, so hat die Exekutive selbst kaum Veranlassung, sich dieser Entwicklung zu freuen. Es ist aber bezeichnend für das Vertrauen des englischen Parlaments zur Exekutive, dass es ihr in Erkenntnis eigener Unzulänglichkeit [2] auf dem Gebiete der Public Utilities Control Vollmachten dieses Umfanges übertragen hat, bei einer Kontrolle zudem, die weit mehr präventiv denn unmittelbar wirkend ist [3].

In Uebereinstimmung mit den anderen Gebieten der Public Utilities Control zeigt sich ferner die Erscheinung, dass auch in der staatlichen Elektrizitätswirtschaft Laien zur Ausübung richterlicher Funktionen berufen werden. Die Elektrizitätskommissare sind freilich nicht Laien im gewöhnlichen Sinne, sondern Fachleute der Elektrizitätswirtschaft. Sie hören die von der Elektrizitätsreform betroffenen Parteien an, halten Lokaltermine ab und entscheiden unter Berücksichtigung der Staatsnotwendigkeiten einerseits und der Interessen der Unternehmer und Stromabnehmer andererseits nach billigem Ermessen. Als Kautele bleibt den Beteiligten die Berufung an die ordentlichen Gerichte; doch ist die Aufnahme, welche die richterliche Tätigkeit der für die Public Utilities Control eingesetzten Organe der Exekutive in der Oeffentlichkeit gefunden haben, recht günstig. „The Department's discretion has to be exercised judicially, and if this is not done its decision may be upset by the courts, but experience has shown that the officers concerned can with advantage be laymen, provided that they have ready access to competent legal advice [4].“ Diese Heranziehung von Fachmännern zur Ausübung richterlicher Funktionen erklärt sich zum guten Teil aus dem Entwicklungs- und Werdegang der Juristen in England, und sie ist vielleicht weniger der Erkenntnis entsprungen, dass Richter ungeeignet seien zur Ausübung

[1] Cecil S. Emden; a. a. O. S. 39.
[2] vgl. Sir Geoffrey Clarke; The Appropriate Types of Authority. P. A. 1926. S. 336
[3] Harold Potter; Legislative Powers of Public Autherities. P. A. 1928. S. 37.
[4] Sir Alexander W. Lawrence: The Use and Abuse of Law and Lawyers in Administration. P. A. 1924. S. 300.

exekutiver Funktionen. Dass aber diese Neuordnung der Funktionen nach dem Gesichtspunkt der sachlichen Zusammengehörigkeit ein Beieinander von exekutiven und richterlichen wie auch legislativen Funktionen erfordert, wurde bereits dargestellt. In Deutschland wird in dem heranwachsenden Juristen nicht nur dieser, sondern zugleich auch der Verwaltungsbeamte herangebildet. Von den Verhältnissen in England sagt Alexander W. Lawrence: „Though some lawyers — — have migrated with conspicuous success from legal to administrative functions in the Civil Service, it is only among exceptional men that a legal training develops the qualities needed for administration, and when a lawyer does take up administrative duties it is better that he should not be asked still to combine them with legal duties [1]“. So zeitigt eine neue staatsrechtliche Entwicklung auch eine Neugestaltung der Bureaukratie.

Die Neuordnung der Funktionen, die neue Abgrenzung der Zuständigkeiten hat also in England in einem Zeitraum von weniger als einem Menschenleben auf dem Gebiete der Public Utilities Control die Lehre von der Gewaltentrennung ausgelöscht, und die Exekutive ist mit einem Gewinn an richterlichen und legislativen Funktionen aus dieser Neuordnung hervorgegangen. Mehr denn je hängt in England nunmehr alles von dem guten Funktionieren der Verwaltung ab. „It would be seen in twenty or thirty years“, schreibt Principal Grant Robertson im Journal of Public Administration [2], „how State activity in one form or another would increase, which enforced the argument that whether a society attained the ends it desired depended largely upon the efficiency of its administrative service.“ Die Legislative und die ordentlichen Gerichte aber sind zu blossen Kontrolleuren der Exekutive geworden. Die neuen Aufgaben des Staates auf dem Gebiete der Public Utilities Control, denen sich in England niemand verschloss, haben eine Umstellung der Funktionen bewirkt, die die staatsrechtliche Umstellung mancher Revolution übertrifft. Doch in England kennt man ein anderes Mittel: „When the time comes for new methods of Government, we generally manage to make the change without bloody revolutions and without civil wars; we quietly alter the old machinery to fit the new conditions [3]“. Kabinette kommen und gehen; — die Ver-

[1] P. A. 1924 S. 303; The Use and Abuse of Law and Lawyers in Administration.
[2] P. A. 1926 S. 8; The Future of Administrative Science.
[3] Sir Alexander W. Lawrence: The Public Control of Administration in England. P. A. 1927. S. 8.

waltung in ihrer vergrösserten Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit aber wird in Zukunft mehr noch als bisher der feste Pol im Staate sein. Und das alles, ohne dass ein Tüpfelchen an der — ungeschriebenen — Verfassung geändert worden wäre! Hier findet jener Ausspruch Sidgwick's seine Bestätigung: „From the mere form of government in any state we can only conjecture very incompletely the actual distribution of the power of producing political effects"[1].

[1] Henry Sidgwick: Elements of Politics. London 1891. S. 611.

Gesamtübersicht:

I. Hauptteil:

Staat und Wirtschaft in England.

§ 1. Die englische Auffassung vor dem Weltkriege.
§ 2. Die Wandlungen durch die Kriegswirtschaft.

II. Hauptteil:

Staat und Elektrizitätswirtschaft in England.

Erster Abschnitt: Versuche.

§ 3. Die Anfänge staatlicher Anteilnahme.
§ 4. Das Aufkommen der Kraftgesellschaften.
§ 5. Die drei Kommissionsberichte über die Notwendigkeit einer staatlichen Regelung der Elektrizitätswirtschaft. (1918)
§ 6. Die fehlgeschlagenen Gesetze von 1919 und 1922.

Zweiter Abschnitt: Gestaltung.

§ 7. Der Weir-Bericht.
§ 8. Das Elektrizitätsgesetz von 1926
A.: Das Zentral-Elektrizitätsamt.
B.: Das Zusammenarbeiten von Elektrizitätsamt und Elektrizitätskommission.
C.: Die Stellung der einzelnen Elektrizitätsunternehmungen innerhalb der englischen Elektrizitätsversorgung nach dem Inkrafttreten des Gesetzes.
a) die ausgewählten Grosskraftwerke.
b) die berechtigten Unternehmer nicht ausgewählter Werke.
1. Die nichtausgewählten Erzeugerwerke.
2. Die Verteilerwerke.
c) Besonderheiten hinsichtlich der einzelnen Organisationsformen.
1. Die Elektrizitätsgemeinschaftsbehörden.
2. Die Kraftgesellschaften.
3. Die kommunalen Werke.
D.: Die englischen Eisenbahnen und die Reform der Elektrizitätswirtschaft.
E.: Die Arbeitnehmer und die Elektrizitätsreform.
F.: Der Verbraucher und das Problem der Stromverteilung.

III. Hauptteil:

§ 9. Allgemeine Entwicklung.
§ 10. Der Aufbau der Verwaltung in der Elektrizitätswirtschaft.
§ 11. Das Verhältnis der Gewalten.

IV. Hauptteil.

Die staatspolitische Seite des Elektrizitätsgesetzes von 1926.
§ 12. Die Förderung der nationalen Wirtschaft.
§ 13. Die Ueberwindung des Sozialismus?

Literaturverzeichnis.

Aufbau und Entwicklungsmöglichkeiten der europäischen Elektrizitätswirtschaft. Herausg. vom Bankhaus Schwarz, Goldschmidt & Co. Berlin 1928.

Avebury, Lord: Staat und Stadt als Betriebsunternehmer. Deutsche Ausgabe. Berlin 1909.

Baker, Charles Whiting: Government Control and Operation of Industry in Great Britain and the United States during the World War. New York 1921. (Carnegie Endowment for International Peace.)

Beer, Max: Der britische Sozialismus der Gegenwart. Stuttgart 1920.

Beer, Max: Das England der Gegenwart. Berlin 1924.

Brandt, Günther: Die englische Elektrizitätswirtschaft. Berlin 1928.

Clark, John Maurice: Social Control of Business. Chicago 1926.

Cleveland-Stevens, Edward: English Railways. London 1915.

Combines and Trusts in the Electrical Industry. London 1927. Economic and Statistical Department, British Electrical and Allied Manufacturers' Association.

Dalton, John C.: The Electricity (Supply) Act. London 1927.

Dehne, Gerhard: Die deutsche Elektrizitätswirtschaft. (Finanz- und volkswirtschaftliche Zeitfragen, Heft 91.) Stuttgart 1926.

Dehne, Gerhard: Deutschlands Grosskraftversorgung. Berlin 1925.

Die deutsche Elektrizitätsversorgung. Herausg. v. Vorstand des Deutschen Metallarbeiterverbandes. Stuttgart 1927.

Eissfeld, Gottfried: Die Kartellierung der Elektroindustrie. Berlin 1928.

Electricity Commission: Electricity Supply 1925—26. Return of

Emden, Cecil S.. Principles of British Constitutional Law. London 1925. Engineering and Financial Statistics. London 1925.

Fischer, R.: Die Elektrizitätsversorgung, ihre volkswirtschaftliche Bedeutung und ihre Organisation. Leipzig 1916.

Frahm, J.: Das englische Eisenbahnwesen. Berlin 1911.

Freund, Ernst: Administrative Powers over Persons and Property. Chicago 1928.

Fuchs, Carl Johannes: Die Entwicklung der Gemeindebetriebe in Deutschland und im Ausland. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik. 132. Bd.)

Griffiths, R. Prys: The Railways Act, 1921. London 1925.

Grimm, Robert: Die Wirtschaftlichkeit kommunaler Betriebe. Bern und Leipzig 1925.

Grunenberg, A.: Verstaatlichung der Elektrizitätsversorgung und Besteuerung des elektrischen Stromes. Berlin 1917.

Guyot, Eduard: Le socialisme et l'évolution de l'Angleterre contemporaine. Paris 1924.

Hartmann, Richard: Das Reichselektrizitätsmonopol. Berlin 1917.

Hatschek, Julius: Englisches Staatsrecht. 2 Bde. (Handbuch des öff. Rechts, Bd. IV.) Tübingen 1905, 1906.

Hatschek, Julius: Das Staatsrecht des vereinigten Königreichs Grossbritannien-Irland. (Das öff. Recht d. Gegenwart, Bd. 25.) Tübingen 1914.

Hatschek. Julius: Die Staatsauffassung der Engländer. Leipzig u. Dresden 1917.

Heyer, F.: Das neue britische Elektrizitätsgesetz. (Jahrb. für Nationalökonomie u. Statistik.) Jena 1927.

Heyer, F.: Die britische Wirtschaftspolitik nach dem Kriege. Jena 1928.

Industrie Électrotechnique Documentation. Conférence économique internationale. Société des Nations. Genèvre 1927.

Jagtiani, H. M.: The Role of the State in the Provision of Railways. London 1924.

Joly, A.: Elektro-Jahrbuch. Jahrg. 1923 24. Stuttgart, Berlin 1924.

Juǧi, W.: Staatssozialismus und Privatwirtschaft. (Veröffentlichungen d. Reichsverbandes d. Deutschen Industrie, Heft 30.) Berlin 1926.

Keen, F. N.: The Law relating to Public Service Undertakings. London 1925.

Kirkaldy, Adam W.: Industry and Finance. London 1920.

Klingenberg, G.: Bau grosser Elektrizitätswerke. Berlin 1913.

Klingenberg, G.: Elektrische Grosswirtschaft unter staatlicher Mitwirkung. (Elektrotechnische Zeitschrift 1916. S. 297 ff.)

Lassar, Gerhard: Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Verfassung. (Jahrb. des öff. Rechts, Bd. XIV.) Tübingen 1926.

Low, Sidney: Die Regierung Englands. Tübingen 1908.

Leubuscher, Charlotte: Liberalismus und Protektionismus in der engl. Wirtschaftspolitik seit dem Kriege. Jena 1927.

Leubuscher, Charlotte: Sozialismus und Sozialisierung in England. Jena 1921.

Levy, Hermann: Soziologische Studien über das engl. Volk. Jena 1920.

Levy, Hermann: Die englische Wirtschaft. Leipzig, Berlin 1922.

Levy, Hermann: Volkscharakter und Wirtschaft. Leipzig, Berlin 1926.

Majerczik, Wilhelm: Kommunale gewerbliche Unternehmungen als Kampfmittel gegen die finanzielle Notlage der deutschen Städte. Berlin 1919.

Meisel, Franz: Britische und deutsche Einkommensteuer. Tübingen 1925.

Mendelsohn, Charlotte: Wandlungen des liberalen England durch die Kriegswirtschaft. Tübingen 1921. (Archiv f. Sozialwissenschaft u. Sozialpolitik.)

Merten, Theodor: Die englische Wirtschaft von heute und ihre Entwicklung seit 1913. M.-Gladbach 1926.

Mombert, Paul: Die sozialpolitische Bedeutung der Gemeindeunternehmungen. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, 132. Bd.)

Monograph of the Electrical Industry. Prepared for Committee B of the Preparatory Council of the International Economic Conference of the League of Nations. 2. Bd. Berlin 1927.

Most, Otto: Industrie und Parlament. (Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Heft 30.) Berlin 1926.

Most, Otto: Wirtschaft und Gemeinde. Jena 1926.

Most, Otto: Die Gemeindefinanzen nach dem Kriege. (Schriften des Vereins f. Sozialpolitik 1918. 2. Teil. S. 293 ff.)

Mulert, Otto: Kommunalfinanzen und Reichssteuerreform. (Schriften der Vereinigung f. staatswissenschaftliche Fortbildung, Heft 4.) Berlin 1925.

Munk, Paul: Tarife für den Verkauf elektrischer Arbeit. Berlin und Leipzig 1927.

Muscio, B.: Lectures on Industrial Administration. London 1920.

Noether, E.: Vertrustung und Monopolfrage in der deutschen Elektrizitätsindustrie. Mannheim-Leipzig 1913.
Passow, Richard: Staatliche Elektrizitätswerke in Deutschland. Jena 1916.
Passow, Richard: Die gemischt privaten und öffentlichen Unternehmungen auf dem Gebiete der Elektrizitäts- und Gasversorgung und des Strassenbahnwesens. Jena 1923.
Pasquay, Hans: Die elektrischen Starkstromanlagen im allgemeindeutschen Verwaltungsrecht. (Archiv des öff. Rechts. 1912. S. 239 ff. u. 349 ff.)
Plaut, Th.: Whitleyismus. Jena 1922.
Pollard, A. F.: The Evolution of Parliament. London 1926.
Protokoll über die Verhandlungen der II. Reichskonferenz der Arbeitnehmer der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke. (Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter) Selbstverlag. Berlin 1927.
Quilligh, Hugh: Electrical Power and National Progress. London 1925.
Redmayne, Sir Richard A. S.: The British Coal-Mining Industry during the War. Oxford 1923.
Respondek, G.: Weltwirtschaftlicher Stand und Aufgaben der Elektroindustrie. Berlin 1920.
Ripley, W.: Railroads. Finance and Organization. London 1915.
Roberts, G. B.: The Functions of an English Second Chamber London 1926.
Robertson, W. A.. The Ministry of Transport Act. 1919. London 1919.
Robinson, Gleeson E., Public Authorities and Legal Liability. London 1925.
Robson, William A.. Justice and Administrative Law. London 1928.
Rockow, Lewis. Contemporary political thought in England. London 1925.
Sax, Emil. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Erster Band. Allgemeine Verkehrslehre. Berlin 1918. Dritter Band. Die Eisenbahnen. Berlin 1922.
Schuett, Heinrich. Der Verstaatlichungsgedanke bei den Eisenbahnen in England. Diss. Hamburg 1922.
Siegel, Gustav. Der Staat und die Elektrizitätsversorgung. Berlin 1915.
Siegfried, André. L'Angleterre d'aujourd'hui. Paris 1924.
Sidgwick, Henry. Elements of Politics. London 1891.
Sil-Vara. Englische Staatsmänner. Berlin 1919.
Sogemeier, Martin. Die öffentliche Hand in der privaten Wirtschaft. Berlin 1927.
Speckhardt, Hugo. Zur Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft. (Volkswirtschaftl. Studien, Heft 3.) Berlin 1920.
Steinhauser, A. u. L., Deutsches Elektrizitätsrecht. München, Berlin, Leipzig 1928.
Stern u. Aron. Gesetz betreffend die Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft vom 31. Dez. 1919. Berlin 1920.
Tönnies, Ferdinand. Der englische und der deutsche Staat. Berlin 1917.
Trotzki, Leo. Wohin treibt England? Deutsche Ausgabe. Berlin 1925.
Vereinigung der Elektrizitätswerke. E. V. Statistik für das Jahr 1926 u. 1927. Dortmund 1927 u. 1928.
Weber, Max. Wirtschaft und Gesellschaft. (Grundriss der Sozialökonomik.) Tübingen 1922.
Wernekke. Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1920. (Jahrbücher f. Nationalökonomie und Statistik 1921. S. 246—250.)

Electric Lighting Act. 1882.
Electric Lighting Act. 1888.
Electric Lighting (Scotland) Act. 1890.
Electric Lighting (Clauses) Act. 1899.
Electric Lighting (Scotland) Act. 1902.
Electric Lighting Act. 1909.
Electricity (Supply) Act. 1919.
Government of Ireland Act. 1920.
Electricity (Supply) Act. 1922.
Statutory Gas Companies (Electricity Supply Powers) Act. 1925.
Electricity (Supply) Act. 1926.

Final Report of the Coal Conservation Comittee. 1918. Cd. 9084. (zitiert: C. C. C.)
Report on Electrical Trades after the War. 1918. Cd. 9072. (zitiert: Report II.)
Report on Electrical Power Supply. 1918. Cd. 9062. (zitiert: Report III.)
Ministry of Transport. Memorandum on Railways Bill. London 1921.
Report of the Committee appointed to review the National Problem of the supply of Electrical Energy. (Weir.)
Annual Reports of the Electricity Commissioners.
Report from Standing Committee C on the Electricity (Supply) Bill. (114) London 1926.
Memorandum on the Electricity (Supply) Bill. 1926. Cmd. 2605. London 1926.
Electricity Commission. Electricity Supply 1925—26. Return of Engineering and Financial Statistics. London 1928.
The Parliamentary Debates. (Official Report.)

Lebenslauf.

Ich wurde als Sohn des Bezirksschornsteinfegermeisters Th. Fr. Harm am 9. Mai 1897 in Hamburg geboren. Nach dem frühen Tode meines Vaters besuchte ich die achtstufige Bürgerschule in Schwaan i. M., erhielt in den Fremdsprachen Privatunterricht und absolvierte darauf von 1912—18 das Lehrerseminar in Hamburg, wo ich die erste Lehrerprüfung und drei Jahre später das Staatsexamen ablegte. Diese Zeugnisse ergänzte ich in einer Fremdenprüfung am Realgymnasium des Johanneums zu einem Realgymnasial-Reifezeugnis.

Nach einer Studienzeit von sechs Semestern bestand ich Ostern 1926 das Diplomvolkswirt-Examen und nach weiteren vier Semestern das Referendar-Examen. Ich war während dieser Studien als Lehrer, zuletzt als Polizeischullehrer in Hamburg tätig. Seit dem 1. Oktober 1928 stehe ich im Vorbereitungsdienst als Referendar.

Date Due

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
0041404637

D556 H224
Harm
Staat und Elektrizi-
tätswirtschaft

FEB 18 1931

MSH 04119 NEH OCT 2 01994

END OF
TITLE